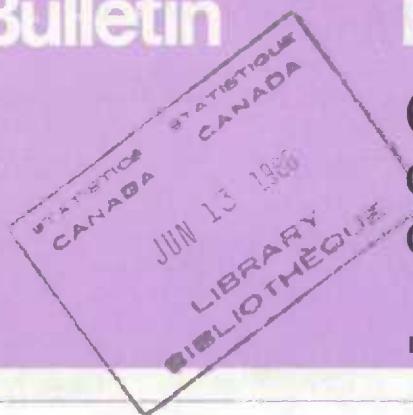




Service Bulletin

Aviation Statistics Centre

Transportation Division



Bulletin de service

Centre des statistiques de l'aviation

Division des transports

JUNE 1986 VOL. 18 NO. 5

Price: \$8.50/\$85.00 Canada
\$9.50/\$95.00 Other Countries

HIGHLIGHTS

- * Advance operational data for March 1986 show that passenger-kilometres for major Canadian air carriers increased by 4.8% over March 1985 p. 2
- * Total aircraft movements reported by the towered airports decreased by 2.6% in the first eleven months of 1985 as compared to the same period in 1984 p. 3
- * Air passenger origin and destination data for the first nine months of 1985 indicate that 8.87 million passengers travelled on domestic scheduled services, up 0.4% compared to the same period of 1984; the number of passengers travelling between Canada and the United States dropped to 5.08 million passengers, down 2.1% from the first nine months of 1984 pp. 4, 5
- * Scheduled passenger traffic at the top thirty Canadian airports increased by 2.4% for the first eight months of 1985 as compared to the same period of 1984 ... p. 6
- * The volume of cargo enplaned and deplaned on scheduled services at the top thirty Canadian airports showed an increase of 12.2% for 1984 compared to 1983 p. 7
- * Special Review: Fare Basis Statistics - A review of discount fare utilization in Canada based on 1985 preliminary estimates p. 8

RECENT RELEASES

- * Air Carrier Traffic at Canadian Airports - Second Quarter 1984 (Catalogue 51-005).

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

JUIN 1986 VOL. 18 N° 5

Prix: \$8.50/\$85.00 Canada
\$9.50/\$95.00 Autres pays

POINTS SAILLANTS

- * Le nombre de passagers-kilomètres pour les opérations des principaux transporteurs canadiens en mars 1986 s'est accru de 4.8% par rapport à mars 1985 p. 2
- * Le nombre total de mouvements d'aéronefs déclarés aux aéroports dotés d'une tour de contrôle a diminué de 2.6% au cours des onze premiers mois de 1985 comparativement à la même période en 1984 p. 3
- * Les données sur l'origine et la destination des passagers aériens pour les neuf premiers mois de 1985 indiquent que 8.87 millions de passagers ont voyagé sur des vols intérieurs à horaire fixe soit une hausse de 0.4% par rapport à la même période en 1984; le nombre de passagers voyageant entre le Canada et les États-Unis totalisait 5.08 millions, enregistrant une baisse de 2.1% par rapport aux neuf premiers mois de 1984 pp. 4, 5
- * Le trafic de passagers aux trente principaux aéroports canadiens s'est accru de 2.4% pour les huit premiers mois de 1985 comparativement à la même période en 1984 p. 6
- * Le volume de marchandises embarquées et débarquées sur des services à horaire fixe aux trente principaux aéroports canadiens a augmenté de 12.2% au cours de 1984 comparativement à 1983 p. 7
- * Revue spéciale: Statistiques sur la base tarifaire. Une revue de l'utilisation de tarifs réduits au Canada basée sur des estimations préliminaires pour l'année 1985 p. 8

MISES EN CIRCULATION RÉCENTES

- * Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens - deuxième trimestre 1984 (catalogue 51-005).

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9.

TABLE 1.

Operational and Financial Advance Statistics
for Major Canadian Airlines, Level I, March
1986.

TABLEAU 1.

Statistiques provisoires sur les opérations et les
finances des principaux transporteurs aériens canadiens,
niveau I, mars 1986.

	March 1986	% Change over previous year	Year-to- Date 1986	% Change Year-to- Date	
	Mars	Variation en % par rapport à l'année précédente	Année à ce jour	Variation en % Année à ce jour	
OPERATIONAL STATISTICS	'000		'000		STATISTIQUES DES OPÉRATIONS
UNIT TOLL AND CHARTER SERVICES					SERVICES À TAUX UNITAIRES ET D'AFFRÈTEMENT
Passengers	2,130	- 4.2	5,765	1.5	Passagers
Passenger-kilometres	4 275 033	1.5	11 615 860	4.8	Passagers-kilomètres
Goods Tonne-kilometres	105 230	2.3	274 389	- 1.6	Tonnes-kilomètres de mar- chandises
Hours Flown	64	12.3	176	10.7	Heures de vol
ALL OPERATIONS*					ENSEMBLE DES OPÉRATIONS*
Litres of Turbo Fuel Consumed	309 707	4.9	876 184	6.3	Consommation de carburant à turbomoteurs-litres
FINANCIAL STATISTICS					STATISTIQUES FINANCIÈRES
ALL OPERATIONS*					ENSEMBLE DES OPÉRATIONS*
Total Operating Revenues \$	407,682	3.6	1,083,688	3.7	Total des recettes d'ex- ploitation
Total Operating Expenses \$	417,190	11.4	1,193,364	12.0	Total des dépenses d'ex- ploitation
Total Interest Expenses \$	19,361	25.5	55,638	23.4	Total des frais d'intérêt

* Includes unit toll, charter as well as other auxiliary carrier operations.

Level I includes: Air Canada, Canadian Pacific Air Lines Ltd., Eastern Provincial Airways, Nordair, Québecair, Pacific Western Airlines and Wardair.

A comparison of the Level I year-to-date figures for March 1986 over March 1985 shows that passengers, passenger-kilometres and hours flown increased by 1.5%, 4.8% and 10.7% respectively, while goods tonne-kilometres recorded a decrease of 1.6%.

The amount of turbo fuel consumed in the first quarter of 1986 has shown an increase of 6.3% over the same period the previous year.

A comparison of the year-to-date financial data for March 1986 shows that all categories increased over March 1985. Total operating revenues and total operating expenses increased by 3.7% and 12.0% respectively. The total interest expense showed an increase of 23.4% over March 1985.

For further information on the above table, please contact Mr. D. Chapman (819-997-6192).

* Inclue les services à taux unitaires et d'affrètement ainsi que d'autres opérations auxiliaires.

Niveau I comprend: Air Canada, Canadian Pacific Air Lines Ltd., Eastern Provincial Airways, Nordair, Québecair, Pacific Western Airlines et Wardair.

Une comparaison des chiffres pour les trois premiers mois de 1986 par rapport à la même période en 1985 démontre que les passagers, passagers-kilomètres et heures de vol enregistrés ont augmenté de 1.5%, 4.8% et 10.7% respectivement, alors que les tonnes-kilomètres enregistrées ont diminué de 1.6%.

Pour le premier trimestre de 1986, la quantité de carburant à turbomoteurs utilisée représente une hausse de 6.3% comparativement à la même période en 1985.

Une comparaison des données financières cumulatives pour 1986 avec le même périodes en 1985 démontre que toutes les catégories ont enregistrées des gains. Le total des recettes d'exploitation et total des dépenses d'exploitation ont augmenté de 3.7% et 12.0% respectivement. Le total des frais d'intérêt a augmenté de 23.4%.

Pour de plus amples renseignements concernant ce tableau, veuillez communiquer avec M. G. Baldwin (819- 997-6190).

TABLE 2.

Total Aircraft Movements at the Top 25 Transport Canada Towered Airports. November and Year-To-Date 1985 (Preliminary Data).

Rank	Airports - Transport Canada Towers	November 1985	% Change	Year-to-Date 1985	% Change
			November 1985/1984	Novembre Variation en %	Cumulatif Novembre
1	Lester B. Pearson International ONT	22,600	3.9	260,710	10.1
2	Vancouver International BC - CB	18,553	17.2	220,576	5.4
3	St. Hubert QUE	13,558	31.2	163,071	- 5.3
4	Calgary International ALTA - ALB	13,538	- 13.9	178,051	- 2.1
5	Ottawa International ONT	12,885	3.6	153,893	0.8
6	Montréal International QUE	12,348	5.6	141,554	- 3.0
7	Victoria International BC - CB	12,014	15.3	150,122	- 3.0
8	Winnipeg International MAN	10,858	4.1	136,063	6.6
9	Toronto Island ONT	9,133	- 6.6	142,388	- 0.4
10	Edmonton Municipal ALTA - ALB	8,999	- 1.7	122,455	0.4
11	Québec QUE	8,730	2.7	109,354	1.3
12	Springbank ALTA - ALB	8,452	- 30.7	115,961	2.9
13	Buttonville ONT	8,051	- 38.8	133,866	- 16.5
14	Boundary Bay BC - CB	7,897	17.3	99,610	9.5
15	Langley BC - CB	7,846	11.9	97,509	5.1
16	Thunder Bay ONT	7,392	- 5.2	96,913	9.7
17	Saskatoon SASK	7,076	2.3	94,261	0.5
18	St-Honoré QUE	6,467	6.2	86,556	5.9
19	Edmonton International ALTA - ALB	6,388	- 0.3	72,644	3.5
20	St-Andrews MAN	6,306	- 10.8	90,811	- 5.2
21	Abbotsford BC - CB	6,304	3.4	93,546	9.8
22	Hamilton City ONT	5,931	- 31.5	103,416	- 5.9
23	North Bay ONT	5,736	5.9	75,477	- 17.9
24	Regina SASK	5,726	3.0	76,925	4.3
25	Moncton NB	5,311	- 18.9	68,168	- 6.7
Total of above airports/Aéroports ci-dessus		238,099	- 1.5	3,083,900	0.3
Total - Transport Canada Towers (61)/ Total - Tours de Transports Canada (61)		338,236	- 5.6	4,649,267	- 2.6

The 61 Transport Canada towered airports reported a decrease of 5.6% in total movements during the month of November, from 358,469 (1984) to 338,236 (1985). For November 1985, international airports Lester B. Pearson, Vancouver and Montréal, accounted for 25.2% of the total itinerant movements, while St. Hubert, Springbank and Toronto Island handled 16.3% of the total local movements.

Itinerant movements at Vancouver International rose by 17.2% or 2,719 flights (November 1985, compared to November 1984). No local traffic has been recorded at this airport since 1983. Much of the increase in the itinerant category was due to Time Air's unit toll activity between Vancouver and Victoria which commenced in the summer of 1985.

For the year-to-date total, the 61 airports observed a 2.6% drop in movements, from 4,772,046 in 1984, to 4,649,267 in 1985.

For further information please contact Mr. R. Lund (819-997-6177).

TABLEAU 2.

Totaux des mouvements d'aéronefs pour les 25 principaux aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada, novembre et cumulatif 1985 (données préliminaires).

Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Novembre	% Change	Year-to-Date 1985	% Change
			Novembre Variation en %		Year-to-Date 1985/1984
1	Lester B. Pearson International ONT	22,600	3.9	260,710	10.1
2	Vancouver International BC - CB	18,553	17.2	220,576	5.4
3	St. Hubert QUE	13,558	31.2	163,071	- 5.3
4	Calgary International ALTA - ALB	13,538	- 13.9	178,051	- 2.1
5	Ottawa International ONT	12,885	3.6	153,893	0.8
6	Montréal International QUE	12,348	5.6	141,554	- 3.0
7	Victoria International BC - CB	12,014	15.3	150,122	- 3.0
8	Winnipeg International MAN	10,858	4.1	136,063	6.6
9	Toronto Island ONT	9,133	- 6.6	142,388	- 0.4
10	Edmonton Municipal ALTA - ALB	8,999	- 1.7	122,455	0.4
11	Québec QUE	8,730	2.7	109,354	1.3
12	Springbank ALTA - ALB	8,452	- 30.7	115,961	2.9
13	Buttonville ONT	8,051	- 38.8	133,866	- 16.5
14	Boundary Bay BC - CB	7,897	17.3	99,610	9.5
15	Langley BC - CB	7,846	11.9	97,509	5.1
16	Thunder Bay ONT	7,392	- 5.2	96,913	9.7
17	Saskatoon SASK	7,076	2.3	94,261	0.5
18	St-Honoré QUE	6,467	6.2	86,556	5.9
19	Edmonton International ALTA - ALB	6,388	- 0.3	72,644	3.5
20	St-Andrews MAN	6,306	- 10.8	90,811	- 5.2
21	Abbotsford BC - CB	6,304	3.4	93,546	9.8
22	Hamilton City ONT	5,931	- 31.5	103,416	- 5.9
23	North Bay ONT	5,736	5.9	75,477	- 17.9
24	Regina SASK	5,726	3.0	76,925	4.3
25	Moncton NB	5,311	- 18.9	68,168	- 6.7
Total of above airports/Aéroports ci-dessus		238,099	- 1.5	3,083,900	0.3
Total - Transport Canada Towers (61)/ Total - Tours de Transports Canada (61)		338,236	- 5.6	4,649,267	- 2.6

Le nombre de mouvements rapporté pour les 61 aéroports de Transports Canada enregistrait une baisse de 5.6%, passant de 358,469 mouvements en novembre 1984 à 338,236 mouvements en novembre 1985. Les aéroports internationaux Lester B. Pearson, Vancouver et Montréal se sont accaparés 25.2% du total des mouvements itinérants tandis que les aéroports St. Hubert, Springbank et Toronto Island accapraient 16.3% des mouvements locaux.

Les mouvements itinérants à l'aéroport international de Vancouver International ont grimpé de 17.2% ou 2,719 mouvements (novembre 1985 par rapport à novembre 1984). Aucun trafic local ne fut rapporté à cet aéroport depuis 1983. L'augmentation de la catégorie itinérante est attribuable en grande partie à l'activité de Time Air entre Vancouver et Victoria qui a commencé durant l'été 1985.

Le total cumulatif des mouvements pour ces aéroports montre une baisse de 2.6%, le nombre de mouvements ayant passé de 4,772,046 en 1984 à 4,649,267 en 1985.

Pour de plus amples renseignements veuillez communiquer avec M. G. Baldwin (819-997-6190).

TABLE 3.

Scheduled Canada-United States Air Passenger Origin and Destination Statistics, Passengers - Third Quarter 1985 (Preliminary Data).

Rank	City Pair	3rd Qtr.	3rd Qtr.	Jan.-Sept.	Jan.-Sept.	% Change
		1985	1984	1985	1984	Jan.-Sept. 1985/1984 Variation en %
Rang	Paire de villes	3ième trim.	3ième trim.	Jan.-sept.	Jan.-sept.	
1	Toronto - New York	166,330	159,230	459,650	467,700	- 1.7
2	Montréal - New York	115,440	85,610	272,100	242,190	12.3
3	Vancouver - Los Angeles	60,950	55,730	143,050	140,170	2.1
4	Toronto - Chicago	59,490	58,190	173,230	165,740	4.5
5	Toronto - Boston	46,370	49,720	125,860	128,950	- 2.4
6	Vancouver - San Francisco/Oakland	45,650	45,720	103,130	101,490	1.6
7	Toronto - Los Angeles	42,860	33,590	116,870	108,530	7.7
8	Montréal - Boston	37,540	37,400	88,470	100,500	- 12.0
9	Toronto - San Francisco/Oakland	34,030	27,250	84,710	80,970	4.6
10	Montréal - Miami	28,320	27,170	109,810	110,330	- 0.5
11	Calgary - Los Angeles	26,510	21,670	70,470	66,120	6.6
12	Montréal - Chicago	23,930	22,270	61,120	58,040	5.3
13	Toronto - Miami	23,770	20,720	95,240	96,120	- 0.9
14	Toronto - Washington/Baltimore	23,380	24,490	67,730	66,900	1.2
15	Toronto - Detroit	22,960	21,140	65,410	58,960	10.9
16	Vancouver - Seattle/Tacoma	22,420	16,760	43,220	39,200	10.3
17	Toronto - Philadelphia	19,080	19,620	55,460	52,470	5.7
18	Toronto - Dallas/Ft. Worth	19,010	14,040	51,910	44,490	16.7
19	Montréal - Los Angeles	18,840	14,550	45,150	44,680	1.1
20	Calgary - San Francisco/Oakland	18,710	16,110	41,400	36,530	13.3
21	Montréal - Ft. Lauderdale	18,600	18,820	61,710	72,640	- 15.0
22	Toronto - Cleveland	16,850	18,610	48,800	47,020	3.8
23	Montréal - Washington/Baltimore	16,020	15,580	37,350	38,760	- 3.6
24	Toronto - Tampa/St. Petersburg	15,540	17,180	80,360	92,730	- 13.3
25	Montréal - Tampa/St. Petersburg	14,170	14,020	49,850	51,190	- 2.6
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus		936,770	855,190	2,552,060	2,512,420	1.6
Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paires de villes		1,818,700	1,766,040	5,079,840	5,189,630	- 2.1

In the third quarter of 1985, the number of passengers travelling on scheduled services between Canada and the United States totalled 1,818,700, up 3.0% compared to the third quarter of 1984. However, the year-to-date figures indicate that 5,079,840 passengers travelled on transborder scheduled services from January to September 1985, down 2.1% from the 5,189,630 passengers recorded for the same period in 1984.

The city-pair Montréal-New York recorded the largest increase in passenger traffic, increasing from 85,610 in the third quarter of 1984 to 115,440 passengers in the third quarter of 1985. The introduction of a new service July 20, 1985 by People Express between Montréal and New York explained most of this 34.8% increase. As well, the introduction of a new scheduled service by Air California on June 1, 1985 between Vancouver and Los Angeles partly explained the increase of 9.4% recorded for that city pair in the third quarter of 1985 compared to the third quarter of 1984.

For further information please contact Mrs. A. MacDonald (819-997-1989).

TABLEAU 3.

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers aériens sur vols à horaire fixe, Canada-États-Unis, passagers - troisième trimestre 1985 (données préliminaires).

Au cours du troisième trimestre de 1985, le nombre de passagers voyageant sur des services à horaire fixe entre le Canada et les États-Unis totalisait 1,818,700, soit une hausse de 3.0% par rapport au troisième trimestre de 1984. Cependant, les données cumulatives pour l'année indiquent que 5,079,840 passagers ont voyagé sur des services transfrontaliers à horaire fixe de janvier à septembre 1985, une baisse de 2.1% par rapport aux 5,189,630 passagers enregistrés au cours de la même période en 1984.

La paire de villes Montréal-New York a enregistré la plus grande augmentation du trafic de passagers, passant de 85,610 passagers au troisième trimestre de 1984 à 115,440 au troisième trimestre de 1985. L'introduction d'un nouveau service le 20 juillet 1985 par People Express entre Montréal et New York explique en grande partie cette augmentation de 34.8%. De même, l'introduction par Air California d'un nouveau service à horaire fixe le premier juin 1985 entre Vancouver et Los Angeles explique partiellement l'augmentation de 9.4% enregistrée pour cette paire de villes au troisième trimestre de 1985 par rapport au troisième trimestre de 1984.

Pour de plus amples renseignements veuillez communiquer avec Mme A. MacDonald (819-997-1989).

TABLE 4.

Scheduled Domestic Air Passenger Origin and Destination Statistics, Passengers - Third Quarter 1985 (Preliminary Data).

Rank	City Pair	3rd Qtr.		Jan.-Sept.		% Change Jan.-Sept. 1985/1984 Variation en % Jan.-sept.
		1985	1984	1985	1984	
Rang	Paire de villes	3ième trim.	3ième trim.	Jan.-sept.	Jan.-sept.	
1	Montréal - Toronto	272,240	253,380	870,000	791,240	10.0
2	Ottawa - Toronto	131,060	133,060	463,560	464,270	- 0.2
3	Toronto - Vancouver	129,600	160,920	346,620	393,490	- 11.9
4	Calgary - Toronto	113,950	121,830	297,790	304,090	- 2.1
5	Calgary - Vancouver	112,920	116,240	317,090	320,450	- 1.0
6	Edmonton - Vancouver	88,760	94,250	256,030	261,220	- 2.0
7	Toronto - Winnipeg	87,200	83,580	233,850	226,660	3.2
8	Edmonton - Toronto	75,680	84,130	195,740	208,450	- 6.1
9	Calgary - Edmonton	73,430	76,070	260,400	264,100	- 1.4
10	Halifax - Toronto	70,520	68,960	189,340	176,700	7.2
11	Thunder Bay - Toronto	50,320	42,280	141,630	127,590	11.0
12	Vancouver - Winnipeg	48,460	53,970	128,120	135,810	- 5.7
13	Montréal - Vancouver	46,790	49,520	113,470	118,070	- 3.9
14	Kelowna - Vancouver	32,460	28,800	111,690	87,970	29.0
15	Calgary - Montréal	32,200	35,410	79,810	83,040	- 3.9
16	St. John's - Toronto	32,060	33,040	73,740	73,830	- 0.1
17	Halifax - Montréal	30,170	31,080	87,800	85,650	2.5
18	Ottawa - Vancouver	29,910	30,640	81,320	84,680	- 4.0
19	Sault Ste. Marie - Toronto	29,590	22,800	84,520	72,670	16.3
20	Calgary - Winnipeg	28,910	33,970	86,960	93,580	- 7.1
21	Prince George - Vancouver	27,150	25,320	84,970	79,600	6.7
22	Halifax - Ottawa	25,430	23,240	71,890	67,810	6.0
23	Regina - Toronto	25,370	23,980	64,400	61,160	5.3
24	Halifax - St. John's	24,900	24,020	73,290	65,640	11.7
25	Toronto - Windsor	24,370	17,410	74,210	52,820	40.5
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus		1,643,450	1,667,900	4,788,240	4,700,590	1.9
Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paires de villes		3,056,570	3,170,010	8,871,000	8,832,540	0.4

The number of passengers travelling on domestic scheduled services totalled 3,056,570 during the third quarter of 1985, down 3.6% compared to the third quarter of 1984. However, the year-to-date figures indicate that 8,871,000 passengers travelled on domestic scheduled services from January to September 1985, which represent a 0.4% increase over the same period a year earlier.

The 40.8% increase in traffic recorded between Toronto and Windsor for the third quarter of 1985 compared to the third quarter of 1984 reflects the introduction of a new service by Nordair in November 1984. Air Canada's flight attendant strike from August 19, 1985 to October 4, 1985 affected the traffic between major Canadian cities. For example, the traffic between Toronto and Vancouver decreased by 19.5% in the third quarter of 1985 compared to the third quarter of 1984.

For further information please contact Mrs. A. MacDonald (819-997-1989).

TABLEAU 4.

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers aériens sur vols à horaire fixe, trafic intérieur, passagers - troisième trimestre 1985 (données préliminaires).

Au cours du troisième trimestre de 1985, le nombre de passagers voyageant sur des services intérieurs à horaire fixe se chiffrait à 3,056,570, en baisse de 3.6% par rapport au troisième trimestre de 1984. Cependant les données cumulatives pour l'année indiquent que 8,871,000 passagers ont voyagé sur des services intérieurs à horaire fixe de janvier à septembre 1985, ce qui représente une augmentation de 0.4% par rapport à la même période l'année précédente.

L'augmentation de 40.8% enregistrée pour la paire de ville Toronto-Windsor au cours du troisième trimestre de 1985 par rapport au troisième trimestre de 1984 représente en grande partie l'introduction d'un nouveau service par Nordair en novembre 1984. La grève des agents de bord d'Air Canada du 19 août 1985 au 4 octobre 1985 a influencé le trafic entre les principales villes canadiennes. Par exemple, le trafic entre Toronto et Vancouver a baissé de 19.5% au cours du troisième trimestre de 1985 par rapport au troisième trimestre de 1984.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Mme A. MacDonald (819-997-1989).

TABLE 5.

Scheduled Services - Total Enplaned Plus
Deplaned Passengers at Major Canadian
Airports, July, August 1985 (Advance Data).

Airports - Aéroports	July	August	Jan.-August	Jan.-August	% Change Jan.-August 1985/1984
	1985	1985	1985	1984	Variation en % Jan.-août
Juillet	Août	Jan.-août	Jan.-août		
Calgary International ALTA - ALB	361,391	369,209	2,521,469	2,450,323	2.9
Charlottetown PEI - IPE	18,644	20,382	112,921	114,320	- 1.2
Edmonton International ALTA - ALB	175,597	194,924	1,241,968	1,265,757	- 1.9
Edmonton Municipal ALTA - ALB	56,645	56,082	515,774	475,653	8.4
Fort St. John BC - CB	12,329	13,792	95,219	92,948	2.4
Fredericton NB	16,687	17,597	129,798	135,890	- 4.5
Gander International NFLD - TN	14,904	15,494	91,407	99,161	- 7.8
Halifax International NS - NE	172,886	197,046	1,171,613	1,080,321	8.5
Kamloops BC - CB	12,984	13,033	103,164	94,111	9.6
Kelowna BC - CB	34,652	36,804	270,867	209,648	29.2
Lester B. Pearson International ONT	1,226,671	1,326,620	9,123,573	8,786,545	3.8
Mirabel International QUE	138,637	141,235	870,951	821,928	6.0
Moncton NB	19,036	20,962	152,145	151,374	0.5
Montréal International QUE	467,410	493,295	3,699,584	3,756,644	- 1.5
Ottawa International ONT	145,181	159,130	1,323,827	1,334,815	- 0.8
Prince George BC - CB	17,751	19,198	149,732	138,645	8.0
Québec QUE	39,973	45,912	353,312	354,114	- 0.2
Regina SASK	53,613	52,594	396,586	388,098	2.2
Saint John NB	16,664	20,858	135,233	108,246	24.9
Saskatoon SASK	50,656	52,430	381,022	378,661	0.6
Sault Ste. Marie ONT	15,021	17,344	121,537	112,001	8.5
Sept Iles QUE	13,469	15,044	101,699	107,004	- 5.0
St. John's NFLD - TN	49,253	55,088	357,247	334,673	6.7
Sudbury ONT	9,150	9,451	84,087	95,623	- 12.1
Sydney NS - NE	15,396	16,634	102,625	99,613	3.0
Thunder Bay ONT	32,993	38,406	281,249	253,206	11.1
Vancouver International BC - CB	594,364	665,101	4,131,100	4,106,515	0.6
Victoria International BC - CB	34,073	37,288	228,027	230,638	- 1.1
Windsor ONT	20,645	20,981	150,749	120,045	25.6
Winnipeg International MAN	188,928	198,195	1,392,017	1,391,347	-
Total for above Airports/Total pour les aéroports ci-dessus	4,029,603	4,340,129	29,790,502	29,087,867	2.4

Advance airport activity data indicate that over 29.7 million passengers, travelling on scheduled services, enplaned and deplaned at the top thirty Canadian airports during the first eight months of 1985, an increase of 2.4% over the same period of 1984. The top thirty airports recorded considerable fluctuations; variations ranged from -12.1% to 29.2%, with twenty airports showing gains in traffic.

The 29.2% increase in passenger traffic recorded at Kelowna reflects the increased competition between domestic scheduled services and domestic charter services. The 25.6% increase at Windsor is largely due to the introduction of a new service by Nordair in November 1984. Passenger traffic at Saint John rose by 24.9%, reflecting increased service.

Data for airports which do not appear in the above table are available by contacting Ms. K. Davidson (819-997-1386).

TABLEAU 5.

Services à horaire fixe - passagers totaux embarqués et débarqués aux principaux aéroports canadiens, juillet, août 1985 (données provisoires).

Les données provisoires sur l'activité aéroportuaire indiquent que le nombre de passagers voyageant sur des services à horaire fixe, embarqués et débarqués aux trente principaux aéroports canadiens s'élevait à plus de 29.7 millions pendant les huit premiers mois de 1985, une hausse de 2.4% par rapport à la même période de 1984. D'importantes fluctuations furent enregistrées pour les trente principaux aéroports, les variations se chiffrant entre -12.1% à 29.2%, avec vingt aéroports enregistrant des augmentations de trafic.

L'augmentation de 29.2% enregistrée à Kelowna est principalement due à la situation compétitive qui existe entre les services intérieurs à horaire fixe et les services d'affrètement. L'introduction d'un nouveau service par Nordair en novembre 1984, explique l'augmentation de 25.6% à Windsor. Un service accru à Saint John a généré une augmentation de 24.9% du trafic pour cet aéroport.

Les données pour les aéroports qui n'apparaissent pas dans le tableau ci-dessus sont disponibles en communiquant avec M. J.M. Burchell (819-997-0198).

TABLE 6.

Scheduled Services - 30 Major Canadian Airports Ranked by Total Enplaned plus Deplaned Cargo, November, December and Annual 1984.

Rank	Airports	November	December	Annual	% Change
		1984	1984	1984	Annual 1984/1983
Rang	Aéroports	Novembre	Décembre	Annuel	Variation en % Annuel
		(000 Kg)	(000 Kg)	(000 Kg)	
1	Lester B. Pearson International ONT	24 704	19 395	216 593	17.3
2	Vancouver International BC - CB	6 777	6 571	81 154	8.3
3	Mirabel International QUE	7 424	7 230	78 039	10.3
4	Calgary International ALTA - ALB	2 965	2 765	35 034	17.4
5	Montréal International QUE	2 600	2 376	33 391	7.9
6	Edmonton International ALTA - ALB	2 688	2 317	28 594	4.4
7	Winnipeg International MAN	2 046	1 915	22 997	1.1
8	Halifax International NS - NE	1 545	1 978	18 264	24.9
9	St. Johns NFLD - TN	783	508	7 803	2.1
10	Ottawa International ONT	421	363	4 955	5.4
11	Frobisher Bay NWT - TNO	212	178	2 347	11.4
12	Sept Iles QUE	186	128	1 960	47.3
13	Norman Wells NWT - TNO	135	123	1 904	16.6
14	Regina SASK	156	138	1 837	17.1
15	Edmonton Municipal ALTA - ALB	165	170	1 831	- 4.2
16	Saskatoon SASK	161	148	1 819	- 0.3
17	Yellowknife NWT - TNO	157	125	1 663	5.0
18	Québec QUE	144	120	1 662	33.4
19	Fort St. John BC - CB	134	106	1 419	- 0.8
20	Goose Bay NFLD - TN	88	86	1 279	54.7
21	Inuvik NWT - TNO	115	73	1 203	- 24.7
22	Thunder Bay ONT	96	97	1 201	17.3
23	Fort Chimo QUE	114	89	1 081	9.8
24	Resolute Bay NWT - TNO	54	68	1 074	- 19.7
25	Moncton NB	64	75	1 053	7.8
26	Kelowna BC - CB	92	87	961	15.2
27	Whitehorse YT	70	54	943	- 6.1
28	Charlottetown PEI - IPE	52	50	940	- 9.7
29	Gander International NFLD - TN	62	64	937	22.3
30	Saint John NB	72	69	907	5.5
Total above airports/Aéroports ci-dessus		54 282	47 466	554 845	12.2

Annual 1984 airport activity data indicate that, the volume of cargo enplaned and deplaned on scheduled services at the thirty major Canadian airports (as ranked by cargo traffic) was 554 845 000 kilograms, an increase of 12.2% over 1983. Lester B. Pearson continued to rank first with 216 593 000 kilograms, an increase of 17.3%.

During this period, 23 of the top 30 airports showed increases in traffic relative to the previous year, the gains ranging from 1.1% at Winnipeg to 54.7% at Goose Bay. The fluctuations at airports located in the Atlantic provinces can be explained largely by the reduction or suspension of Eastern Provincial's operations in the first two quarters of 1983 due to a labour dispute. The significant increase at Sept Iles is due to a reporting adjustment to include the operations of Régionair as a result of its integration with Québecair.

For further information, please contact Ms. K. Davidson (819-997-1386).

TABLEAU 6.

Services à horaire fixe - Classement des 30 principaux aéroports canadiens selon les marchandises embarquées et débarquées, novembre, décembre et annuel 1984.

Selon les données annuelles pour 1984 sur l'activité aéroportuaire, le volume de marchandises embarquées et débarquées, sur des services à horaire fixe, aux trente principaux aéroports canadiens classés selon le trafic de marchandises s'élevait à 554 845 000 kilogrammes, une hausse de 12.2% par rapport à une année plus tôt. Lester B. Pearson a maintenu sa place au premier rang avec 216 593 000 kilogrammes, soit une hausse de 17.3%.

Durant cette période, 23 des 30 principaux aéroports ont montré une augmentation dans le trafic relativement à l'année précédente, les gains s'échelonnant de 1.1% à Winnipeg à 54.7% à Goose Bay. Les variations notées aux aéroports situés dans les provinces de l'Atlantique s'expliquent en grande partie par la réduction ou la suspension des opérations d'Eastern Provincial durant le conflit de travail qui a sévi pendant les deux premiers trimestres de 1983. L'importante augmentation à Sept Iles est due à un ajustement dans la déclaration des données pour inclure les opérations de Régionair suite à son intégration avec Québecair.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. J.M. Burchell (819-997-0198).

Special Review: Air Carrier Fare Basis Statistics - 1985 (Preliminary Estimates)

This review presents preliminary estimates for 1985 on fare type utilization. These estimates are for passenger carriage on scheduled services operated within Canada by Level I carriers.¹

Table 7 displays total quarterly volume estimates and percentage distribution of passengers by fare type and traffic category while, Table 8 presents fare type utilization in terms of passenger-kilometres.

As indicated in Table 7, 53.4% of passengers carried on domestic scheduled services travelled on a fare involving some form of discount relative to the regular economy fare in 1985, up from 49.5% in 1984. In terms of passenger-kilometres, discount fares accounted for 60.2% of total volume in 1985; this compares with 57.9% in 1984.²

At a more disaggregate level, Figures I.1 and I.2 illustrate trends in discount carriage within the southern and northern sectors.³

As illustrated in the two figures, both southern and northern domestic sectors, showed an increased utilization of discounted air fares in 1985. In total, 54.1% of the passengers travelling in the southern sector were carried on discount fares in 1985, up from 50.3% in 1984. The comparable figure for 1983 was 45.9%. In contrast, for northern services, discount traffic increased from 34.5% in 1984 to 39.5% in 1985. The 1984 figure represented an increase of approximately four percentage points over 1983.

Figure I.1
Percentage Discount Fare Traffic
Passengers

Figure I.1
Pourcentage du trafic utilisant des tarifs réduits
Passagers

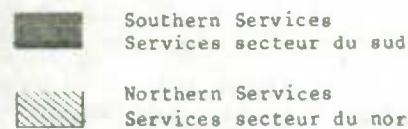
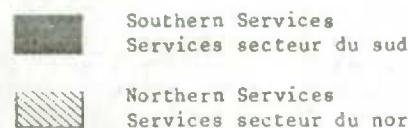


Figure I.2
Percentage Discount Fare Traffic
Passenger-kilometres

Figure I.2
Pourcentage du trafic utilisant des tarifs réduits
Passagers-kilomètres



Revue spéciale: Statistiques sur la base tarifaire des transporteurs aériens - 1985 (estimations préliminaires)

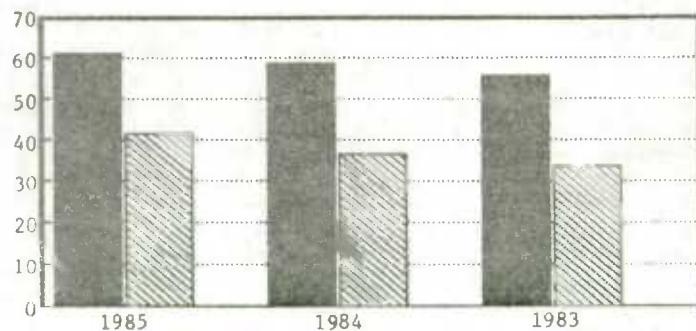
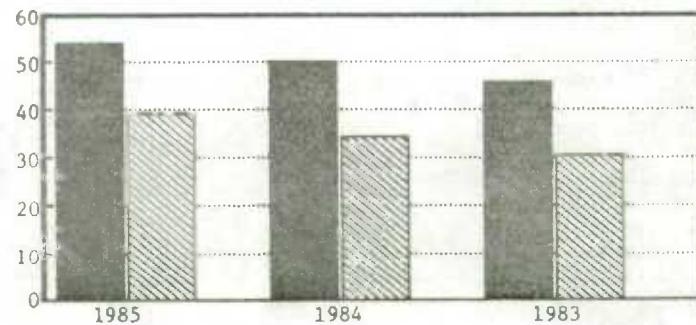
Cette revue présente des estimations préliminaires pour 1985 sur la répartition tarifaire pour les services aériens intérieurs à horaire fixe exploités par les transporteurs de niveau I.¹

Au tableau 7 figurent les estimations sur le volume ainsi que la répartition procentuelle des passagers par groupe tarifaire et catégorie de trafic, alors que le tableau 8 présente l'utilisation des tarifs en termes de passagers-kilomètres.

Tel qu'indiqué au tableau 7, 53.4% des passagers transportés sur les services intérieurs à horaire fixe se sont prévalués d'un tarif qui comportait un rabais par rapport au plein tarif régulier en 1985, comparativement à 49.5% en 1984. Mesuré en passagers-kilomètres, le volume de transport de passagers utilisant des tarifs réduits représentait 60.2% du volume total en 1985. Le chiffre correspondant pour 1984 était 57.9%.²

Dans une présentation plus détaillée, les Figures I.1 et I.2 illustrent les tendances dans le transport de passagers voyageant sur tarifs réduits à l'intérieur des secteurs sud et nord.³

Tel qu'illustré dans les deux figures, les secteurs intérieurs du sud et du nord, ont montré une utilisation accrue des tarifs aériens réduits en 1985. Globalement, 54.1% des passagers voyageant dans le secteur du sud payaient des tarifs réduits en 1985, comparativement à 50.3% en 1984. Le chiffre comparable pour 1983 était 45.9%. Par contre, pour les services du nord, le trafic à tarifs réduits est passé de 34.5% en 1984 à 39.5% en 1985. Le chiffre de 1984 représentait une augmentation approximative de quatre points de pourcentage par rapport à 1983.



It should be noted that, from 1983 to 1985, discount carriage in the southern sector accounted for approximately 97% of total domestic discount carriage (in terms of both passengers and passenger-kilometres).

Distance is an important factor to consider in discount fare utilization. In 1985, discount carriage on long haul services in the southern market represented the highest discount utilization with 63.6% of passenger volume and 64.5% of passenger-kilometres; this compares with 45.7% and 47.5%, respectively for short haul. A similar pattern was also noted in 1984.

For further information, please contact Miss L. Di Piétre (819-997-6176).

Explanatory Notes

1. Estimates shown are derived from sample flight coupons collected as part of the Fare Basis Survey. The estimates relate to the domestic operations (including domestic portions of international flights) of five Level I carriers: Air Canada, CP Air, Eastern Provincial Airways, Nordair and Pacific Western Airlines.
2. The reliability of each estimate was established by calculating the associated coefficient of variation (defined as the ratio of the estimate's standard error to the estimate, expressed as a percentage). Except for a few instances as noted, all estimates shown in the accompanying tables can be considered to be reliable from a sampling point of view. Statistically, however, as indicated in Table 9, it has been established that, at a 90% confidence level, there is no significant (absolute and relative) difference between the proportions of passenger-kilometres for 1984 and 1985 for SOUTHERN SERVICES (LONG HAUL). Also, there is no significant relative difference between the proportions of passenger-kilometres for 1984 and 1985 for TOTAL SOUTHERN SERVICES.
3. Domestic traffic, as measured by coupon origin and destination, is divided into two sectors: southern and northern. The southern sector comprises city-pairs within the "deregulated" zone as defined in the new Canadian (1984) Air Policy. Northern sector refers to traffic within the region designated as "regulated" zone and between points in the "regulated" and "deregulated" zones. Due to an amendment to the definition of the North, traffic to/from The Pas and Flin Flon, Manitoba is included in the northern sector for 1985. The Southern sector is further sub-divided into SHORT HAUL (distances of less than 800 kilometres) and LONG HAUL (distances of 800 kilometres or more).

Il importe de tenir compte, que de 1983 à 1985, les passagers utilisant des tarifs réduits dans le secteur sud représentait environ 97% du total de la catégorie tarifs réduits pour tous les services du secteur intérieur (en termes de passagers et passagers-kilomètres).

La distance est un facteur important à considérer dans l'analyse du taux d'utilisation des tarifs réduits. En 1985, pour l'ensemble des parcours de long-courrier dans le marché du sud, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais se chiffrait à 63.6% des passagers et 64.5% des passagers-kilomètres, ce qui représentait le taux d'utilisation le plus élevé des tarifs réduits. Les chiffres correspondant pour les parcours de court-courrier s'établissaient à 45.7% et 47.5%, respectivement. On peut remarquer une tendance similaire en 1984.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Mme L. Di Piétre (819-997-6176).

Notes explicatives

1. Ces estimations proviennent d'un échantillon de coupons de vols recueillis par l'enquête sur la base tarifaire des transporteurs aériens et portent sur les services intérieurs (y compris les tronçons intérieurs des vols internationaux) de cinq transporteurs de niveau I: Air Canada, CP Air, Eastern Provincial Airways, Nordair et Pacific Western Airlines.
2. La fiabilité de l'estimation peut être évaluée au moyen de son coefficient de variation (C.V.), qui représente le rapport entre l'erreur type de l'estimation et l'estimation elle-même, exprimée en pourcentage. Sauf dans certains cas tel que noté, toutes les estimations présentées dans les tableaux ci-joints peuvent être considérées fiables aux fins de l'échantillonnage. Toutefois, au terme de la statistique, tel qu'indiqué dans le tableau 9, il est à noter que pour un niveau de signification de 90%, les différences (absolues et relatives) relevées entre les proportions de passagers-kilomètres pour 1984 et 1985 pour le secteur du sud (long-courrier) ne sont pas significatives. Également, il n'y a pas de différences relatives significatives entre les proportions de passagers-kilomètres pour 1984 et 1985 pour le secteur du sud.
3. Le trafic du secteur intérieur, défini d'après l'origine et la destination du coupon de vol, est désagrégé entre les secteurs sud et nord. Le secteur sud comprend les paires de villes à l'intérieur de la "zone libéralisée" telle que définie dans la Nouvelle (1984) Politique Aérienne du Canada. Le secteur nord se réfère aux services à l'intérieur de la région désignée comme "zone réglementée" ainsi que ceux entre la "zone libéralisée" et la "zone réglementée". Due à une modification à la définition du Nord, le trafic de/vers The Pas et Flin Flon au Manitoba est inclus dans le secteur nord en 1985. Le trafic du secteur sud est, de plus, reparti entre court-courrier (soit des parcours inférieurs à 800 kilomètres) et long-courrier (des parcours de 800 kilomètres ou plus).

TABLE 7.

Air Carrier Fare Basis Statistics - Scheduled Services, Level I Carriers
Domestic Passengers: Distribution by Fare Type
Group & Traffic Category
1985 (Preliminary Estimates)

TABLEAU 7.

Statistiques sur la base tarifaire des transporteurs
sériens - services réguliers, transporteurs de niveau I
Passagers secteur intérieur: répartition par groupe tarifaire et catégorie de trafic
1985 (données préliminaires).

PASSENGERS PASSAGERS	% DISTRIBUTION BY FARE TYPE GROUP RÉPARTITION PAR GROUPE TARIFAIRES %			TOTAL SECTEUR INTÉRIEUR
	000'S	FULL FARE PLEIN TARIF	DISCOUNTED FARE TARIF RÉDUIT	
TOTAL DOMESTIC				
First Quarter	3,510.7	48.0	49.3	2.7
Second Quarter	4,220.5	46.8	50.7	2.5
Third Quarter	4,252.7	40.0	57.1	2.9
Fourth Quarter	3,812.6	41.3	55.9	2.9
Annual	15,796.4	43.9	53.4	2.7
TOTAL SOUTHERN SERVICES				TOTAL SERVICES SECTEUR DU SUD
First Quarter	3,321.4	47.2	50.1	2.7
Second Quarter	4,013.1	46.2	51.3	2.5
Third Quarter	4,029.3	39.1	57.9	2.9
Fourth Quarter	3,637.2	40.4	56.7	2.9
Annual	15,001.1	43.1	54.1	2.8
SOUTHERN SERVICES (SHORT HAUL)				SERVICES SECTEUR DU SUD (COURT-COURRIER)
First Quarter	1,888.2	53.5	43.9	2.6
Second Quarter	2,140.7	54.8	42.8	2.4
Third Quarter	1,970.9	49.5	47.5	3.0
Fourth Quarter	1,930.0	48.4	48.7	2.9
Annual	7,929.8	51.6	45.7	2.7
SOUTHERN SERVICES (LONG HAUL)				SERVICES SECTEUR DU SUD (LONG-COURRIER)
First Quarter	1,433.3	38.9	58.1	3.0
Second Quarter	1,872.4	36.3	61.1	2.6
Third Quarter	2,058.4	29.3	67.9	2.9
Fourth Quarter	1,707.2	31.3	65.7	3.0
Annual	7,071.3	33.6	63.6	2.8
NORTHERN SERVICES				SERVICES SECTEUR DU NORD
First Quarter	189.3	61.9	36.2	2.0
Second Quarter	207.3	59.1	39.3	1.7*
Third Quarter	223.4	56.4	42.3	1.4*
Fourth Quarter	175.4	59.2	39.6	1.2
Annual	795.4	59.0	39.5	1.6

All estimates shown above (except those marked with an asterisk "") have a coefficient of variation of less than 10 and can be considered reliable from a sampling point of view. An "*" indicates a coefficient between 10 and 15; estimates marked with an "++" should be used with some caution.

Due to rounding, totals may vary slightly from the sum of the components.

Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.

Toutes les estimations présentées ci-dessus (sauf celles indiquées à l'aide d'un astérisque "") possèdent un coefficient de variation inférieur à 10 et peuvent être considérées fiables aux fins de l'échantillonnage. Un "*" indique un coefficient entre 10 et 15; les estimations mises en évidence par un "*" devraient être utilisées avec circonspection.

Du fait que les chiffres ont été arrondis, les totaux peuvent montrer une variation par rapport à la somme des composantes.

Les estimations sont sujettes à des révisions périodiques afin de tenir compte des mises à jour de la part des transporteurs et du raffinement additionnel du système d'allocation des codes tarifaires.

TABLE 8.

Air Carrier Fare Basis Statistics - Scheduled Services, Level I Carriers
Domestic Passenger-Kilometres: Distribution by Fare Type, Group & Traffic Category
1985 (Preliminary Estimates)

	PASSENGER-KILOMÈTRES PASSAGERS-KILOMÈTRES	% DISTRIBUTION BY FARE TYPE GROUP RÉPARTITION PAR GROUPE TARIFAIRES %			TOTAL SECTEUR INTÉRIEUR
		FULL FARE PLEIN TARIF	DISCOUNTED FARE TARIF RÉDUIT	OTHER AUTRE	
	000 000'S				TOTAL SERVICES SECTEUR DU SUD
TOTAL DOMESTIC					
First Quarter	3,748.9	41.8	55.3	2.9	Premier trimestre
Second Quarter	4,794.3	39.4	58.0	2.7	Deuxième trimestre
Third Quarter	5,166.9	32.3	64.7	3.0	Troisième trimestre
Fourth Quarter	4,269.9	35.3	61.6	3.1	Quatrième trimestre
Annual	17,980.0	36.9	60.2	2.9	Annuel
TOTAL SOUTHERN SERVICES					
First Quarter	3,582.5	41.0	56.1	2.9	Premier trimestre
Second Quarter	4,602.9	38.7	58.7	2.7	Deuxième trimestre
Third Quarter	4,944.4	31.3	65.6	3.1	Troisième trimestre
Fourth Quarter	4,109.5	34.4	62.4	3.2	Quatrième trimestre
Annual	17,239.3	36.0	61.0	3.0	Annuel
SOUTHERN SERVICES (SHORT HAUL)					
First Quarter	833.2	51.9	45.5	2.6	Premier trimestre
Second Quarter	956.2	52.8	44.8	2.5	Deuxième trimestre
Third Quarter	891.0	47.6	49.3	3.1	Troisième trimestre
Fourth Quarter	872.1	46.6	50.4	3.0	Quatrième trimestre
Annual	3,552.5	49.8	47.5	2.8	Annuel
SOUTHERN SERVICES (LONG HAUL)					
First Quarter	2,749.3	37.7	59.3	3.0	Premier trimestre
Second Quarter	3,646.7	35.0	62.3	2.7	Deuxième trimestre
Third Quarter	4,053.5	27.7	69.2	3.1	Troisième trimestre
Fourth Quarter	3,237.4	31.1	65.6	3.2	Quatrième trimestre
Annual	13,686.8	32.5	64.5	3.0	Annuel
NORTHERN SERVICES					
First Quarter	166.4	59.5	38.6	1.9	Premier trimestre
Second Quarter	191.4	56.8	41.4	1.8*	Deuxième trimestre
Third Quarter	222.5	53.6	44.9	1.5	Troisième trimestre
Fourth Quarter	160.4	57.5	41.0	1.5	Quatrième trimestre
Annual	740.7	56.6	41.7	1.7	Annuel

All estimates shown above (except those marked with an asterisk "") have a coefficient of variation of less than 10 and can be considered reliable from a sampling point of view. An "" indicates a coefficient between 10 and 15; estimates marked with an "*" should be used with some caution.

Due to rounding, totals may vary slightly from the sum of the components.

Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.

TABLEAU 8.

Statistiques sur la base tarifaire des transporteurs aériens - Services réguliers, transporteurs de niveau I Passagers-kilomètres secteur intérieur: répartition par groupe tarifaire et catégorie de trafic 1985 (données préliminaires).

	PASSENGER-KILOMÈTRES PASSAGERS-KILOMÈTRES	% DISTRIBUTION BY FARE TYPE GROUP RÉPARTITION PAR GROUPE TARIFAIRES %			TOTAL SECTEUR INTÉRIEUR
		FULL FARE PLEIN TARIF	DISCOUNTED FARE TARIF RÉDUIT	OTHER AUTRE	
	000 000'S				TOTAL SERVICES SECTEUR DU SUD
TOTAL SOUTHERN SERVICES					
First Quarter	3,582.5	41.0	56.1	2.9	Premier trimestre
Second Quarter	4,602.9	38.7	58.7	2.7	Deuxième trimestre
Third Quarter	4,944.4	31.3	65.6	3.1	Troisième trimestre
Fourth Quarter	4,109.5	34.4	62.4	3.2	Quatrième trimestre
Annual	17,239.3	36.0	61.0	3.0	Annuel
SOUTHERN SERVICES (COURT-COURRIER)					
First Quarter	833.2	51.9	45.5	2.6	Premier trimestre
Second Quarter	956.2	52.8	44.8	2.5	Deuxième trimestre
Third Quarter	891.0	47.6	49.3	3.1	Troisième trimestre
Fourth Quarter	872.1	46.6	50.4	3.0	Quatrième trimestre
Annual	3,552.5	49.8	47.5	2.8	Annuel
SOUTHERN SERVICES (LONG HAUL)					
First Quarter	2,749.3	37.7	59.3	3.0	Premier trimestre
Second Quarter	3,646.7	35.0	62.3	2.7	Deuxième trimestre
Third Quarter	4,053.5	27.7	69.2	3.1	Troisième trimestre
Fourth Quarter	3,237.4	31.1	65.6	3.2	Quatrième trimestre
Annual	13,686.8	32.5	64.5	3.0	Annuel
SOUTHERN SERVICES (LONG-COURRIER)					
First Quarter	2,749.3	37.7	59.3	3.0	Premier trimestre
Second Quarter	3,646.7	35.0	62.3	2.7	Deuxième trimestre
Third Quarter	4,053.5	27.7	69.2	3.1	Troisième trimestre
Fourth Quarter	3,237.4	31.1	65.6	3.2	Quatrième trimestre
Annual	13,686.8	32.5	64.5	3.0	Annuel
NORTHERN SERVICES					
First Quarter	166.4	59.5	38.6	1.9	Premier trimestre
Second Quarter	191.4	56.8	41.4	1.8*	Deuxième trimestre
Third Quarter	222.5	53.6	44.9	1.5	Troisième trimestre
Fourth Quarter	160.4	57.5	41.0	1.5	Quatrième trimestre
Annual	740.7	56.6	41.7	1.7	Annuel
SERVICES SECTEUR DU NORD					
. All estimates shown above (except those marked with an asterisk "") have a coefficient of variation of less than 10 and can be considered reliable from a sampling point of view. An "" indicates a coefficient between 10 and 15; estimates marked with an "*" should be used with some caution.					
. Due to rounding, totals may vary slightly from the sum of the components.					
. Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.					
. Toutes les estimations présentées ci-dessus (sauf celles indiquées à l'aide d'un astérisque "") possèdent un coefficient de variation inférieur à 10 et peuvent être considérées fiables aux fins de l'échantillonnage. Un "" indique un coefficient entre 10 et 15; les estimations mises en évidence par un "*" devraient être utilisées avec circonspection.					
. Dû au fait que les chiffres ont été arrondis, les totaux peuvent montrer une variation par rapport à la somme des composantes.					
. Les estimations sont sujettes à des révisions périodiques afin de tenir compte des mises à jour de la part des transporteurs et du raffinement additionnel du système d'allocation des codes tarifaires.					



1010552721

Vol. 18 No. 5

Vol. 18 N° 5

- 12 -

TABLE 9.

Air Carrier Fare Basis Statistics - Discount
Carriage
1984, 1985 (Preliminary Estimates)
Significance of Differences Between Proportions

TABLEAU 9.

Statistiques sur la base tarifaire des transporteurs
aériens - Trafic utilisant des tarifs réduits
1984, 1985 (données préliminaires)
Signification des différences entre les proportions

	PERCENTAGE OF DISCOUNT CARRIAGE				POURCENTAGE DU TRAFIC UTILISANT DES TARIFS RÉDUITS				
	PASSENGERS . . PASSAGERS		PASSENGER-KILOMETRES . . PASSENGERS-KILOMÈTRES		SIGNIFICANCE		SIGNIFICANCE		
	1985	1984	SIGNIFICATION	1985	1984	SIGNIFICATION	1985	1984	SIGNIFICATION
TOTAL DOMESTIC									
First Quarter	49.3	43.4		55.3	52.0				TOTAL SECTEUR INTÉRIEUR
Second Quarter	50.7	47.5	66 **	58.0	57.0				Premier trimestre
Third Quarter	57.1	54.4		64.7	63.1				Deuxième trimestre
Fourth Quarter	55.9	51.3		61.6	57.1				Troisième trimestre
Annual	53.4	49.5	66 **	60.2	57.9	6	*		Quatrième trimestre
									Annuel
TOTAL SOUTHERN SERVICES									TOTAL SERVICES SECTEUR DU SUD
First Quarter	50.1	44.2		56.1	52.8				Premier trimestre
Second Quarter	51.3	48.3	66 **	58.7	57.9				Deuxième trimestre
Third Quarter	57.9	55.3		65.6	64.1				Troisième trimestre
Fourth Quarter	56.7	52.0		62.4	57.9				Quatrième trimestre
Annual	54.1	50.3	66 **	61.0	58.8		*		Annuel
SOUTHERN SERVICES (SHORT HAUL)									SERVICES SECTEUR DU SUD (COURT-COURRIER)
First Quarter	43.9	35.7	66 **	45.5	38.2	66	**		Premier trimestre
Second Quarter	42.8	38.1	66 **	44.8	40.6	66	**		Deuxième trimestre
Third Quarter	47.5	43.9	6 * *	49.3	46.2				Troisième trimestre
Fourth Quarter	48.7	45.3		50.4	47.5				Quatrième trimestre
Annual	45.7	40.9	66 **	47.5	43.3	66	**		Annuel
SOUTHERN SERVICES (LONG HAUL)									SERVICES SECTEUR DU SUD (LONG-COURRIER)
First Quarter	58.1	55.6		59.3	57.4				Premier trimestre
Second Quarter	61.1	60.2		62.3	62.5				Deuxième trimestre
Third Quarter	67.9	66.1		69.2	68.0				Troisième trimestre
Fourth Quarter	65.7	60.4		65.6	61.0				Quatrième trimestre
Annual	63.6	61.2	6 * *	64.5	62.9				Annuel
NORTHERN SERVICES									SERVICES SECTEUR DU NORD
First Quarter	36.2	29.4	66 **	38.6	31.6	66	**		Premier trimestre
Second Quarter	39.3	31.7	66 **	41.4	34.0	66	**		Deuxième trimestre
Third Quarter	42.3	38.0	66 **	44.9	40.3	66	**		Troisième trimestre
Fourth Quarter	39.6	37.8		41.0	39.0				Quatrième trimestre
Annual	39.5	34.5	66 **	41.7	36.6	66	**		Annuel

The significance of the difference between proportions (P) at time (t) and a previous period ($t-1$) was tested for both absolute and relative differences. The test statistic (z) is defined by the equations $z = P_t - P_{t-1}$ and $z = P_t - P_{t-1}$ for absolute and relative

On a soumis les différences relevées entre les proportions (P) pour la période (t) et une période précédente ($t-1$) à un test statistique pour les différences absolues et relatives. La statistique (z) se définit par les équations $z = P_t - P_{t-1}$ et $z = P_t - P_{t-1}$. Pour les différences absolues

P_{t-1} differences, respectively. In both cases, the null hypothesis being tested is $z = 0$. Assuming a normal distribution of z , the difference between proportions is determined to be significant at either the 95% or the 90% confidence level. Results are displayed according to the legend below; a blank indicates that the difference between proportions is not considered significant.

P_{t-1} et relatives, respectivement. Dans les deux cas, le test de l'hypothèse nulle est $z = 0$. Sous l'hypothèse d'une répartition normale de la statistique z , la différence entre les proportions est vérifiée pour un niveau de signification de 95% et de 90%. Les résultats sont présentés selon la légende indiquée ci-dessous; les différences qui ne sont pas significatives sont indiquées par un espace.

legend

confidence level	90%	95%	niveau de confiance
difference:	absolute	*	absolue
	relative	66	relative

légende

différence